Schriften zu Deutschlands Erneuerung
Lese- und Arbeitsbogen für den Unterrichtsgebrauch
Begründet von der Kreiswaltung Breslau des NSLB.

Nr. 67.

Die deutsche Hanse

Von Alfred Katschinski

3. Auflage.

Ausschnitt nach einem Gemälde von Hans Petersen.

Verlag von Heinrich Handel • Breslau

1. Die nordischen Meere.

„Alles klar?“ — — „Alles klar!“ — — „Los!“

Die Festmacher werden vom Bollwerk[1]) an Bord gezogen. Die Fock[2]) schnurrt empor. Das Großsegel strafft sich im Winde. Befriedigt neigt sich der Mast nach Lee,[3]) und wir segeln seewärts — noch am Außenhafen vorbei — dann Kurs nach Osten! Unser Boot ist fest, geräumig und gut versorgt. Wird es jedoch die lange, lange Reise durchhalten? Und werden auch wir durchhalten? Wir sind nur auf Wind und Wetter, unser Boot und unsere eigene Kraft angewiesen. Denn anders als die alten Hansen — etwa mit einem sehr bequemen und angenehmen Salonschnelldampfer — wollten wir unsere Rundreise auf den Spuren der alten Hansen nicht antreten. Für alle Fälle segeln wir noch lange mindestens in Sichtnähe der Küste, wie es meistens und lange auch die Hansen taten. Wir segeln in die Buchten, Haffe, Flüsse hinein, um jeden bemerkenswerten Hafen zu besuchen. So fahren wir lange gen Osten, bis wir von Danzig ab ungefähr ebenso lange den Bug[4]) nach Norden richten. Bald aber erkennen wir trotz der wechselvollsten See- und Küstenbilder, trotz der verschiedensten Vor- und Haupthäfen die fast überall ähnliche Art der Ostseeküste und ihrer Häfen.

Wir finden eine schlechthin erstaunliche Fülle von Buchten, Bodden und Haffen, von Inseln, Landecken und Zuflüssen, deren größere Ströme sehr weit ins Hinterland führen. Das finden wir bei einem verhältnismäßig kleinen Meer auf der ganzen Weltkarte nur selten. Reizt und zwingt es hier nicht ohne weiteres zur Schiffahrt von Bucht zu Bucht, von Insel zu Insel, von Strom zu Strom, vom Meer zum Hinterland, weil hier das Schiff doppelt und dreimal so viel Land und Leute erreichen kann wie sonstwo in der Welt an langen, geraden, öden oder toten Küsten? — Und in den Häfen sehen wir fast überall eine ähnliche Anlage und Bauweise. Ob Lübeck, Rostock, Stettin, Danzig, Königsberg oder Riga — alle in einer Bucht, an einem Fluß, recht tief im Binnenlande, nur die kleineren Vor- oder Außenhäfen Travemünde, Warnemünde, Swinemünde, Weichselmünde oder Pillau draußen an der See. Ob Wismar, Stralsund, Memel, Reval, Stockholm oder Kopenhagen — alle hinter Inseln oder recht engen Sunden. Ähnlich Oslo und Bergen hinter Fjorden und Inseln. London, Antwerpen, Rotterdam, Bremen und Hamburg tief im Lande, hinter langen Buchten, an lebendigen Strömen. Warum diese ähnliche Anlage? Und woher diese fast überall ähnliche, eigentümliche, deutsche Bauart der Mauern, Tore, Türme, Kirchen und sonstigen Gebäude aus alter Zeit? Die folgenden Blätter werden es nach und nach verraten.

„Achtung! — Klar zum Wenden! — — — Rhe!“[5]) — Der Wind dreht ab. Sturm kommt auf. Wir müssen mühsam kreuzen. Es wird kühl und kalt. Sandbänke zwingen selbst unser kleines Boot zu Um-

[1]) Bollwerk = Kai, Anlegeplatz.
[2]) Fock = unterstes Segel des vorderen Schiffsmastes, Vorsegel.
[3]) Lee = die Seite, nach der der Wind weht.
[4]) Bug = Vorderteil des Schiffes.
[5]) Rhe = Befehl zum Kreuzen.

wegen. Felsenküsten schrecken uns. Das rauhe nordische Klima macht sich bemerkbar. Wir träumen schon, wenn auch gar nicht gern, von ewigem Nebel, Schnee und Eis. Das alles reizt weniger zur Schiffahrt in den nordischen Meeren; aber es reizt auch den Widerstand und die eigene Kraft, wie es damals in altersgrauer Zeit die Nordmannen, Normannen, Wikinger reizte und mit dazu beitrug, daß diese nordische Rasse, diese wagemutigen, kühnen, zähen Germanen von den Gestaden der nordischen Meere das führende und lebenskräftigste Geschlecht der Welt wurden.

Ihre Ruderboote waren kaum größer als unser Segelboot, ihre Kiellänge bis 15 Meter, ihre Bordbreite bis 3½ Meter, und darin hatten gar 60—80 Bewaffnete Platz, während wir, nur ein kleiner Bruchteil jener Ziffer, in unserer gedeckten Segeljacht mit großer Kajüte bequem schlafen können. In den Museen sieht man nur Reste und Trümmer jener alten Wikingerboote. Ich sah ein ganzes Boot für 40 Mann in Finnland mit höchstem Erstaunen über die unübertrefflich meisterhafte Bauart, wozu auch ein Fachmann erklärt, daß „kein moderner Schiffsbauer ein besseres Boot bauen könnte". Weißt du aus der Geschichte, welche unglaublich kühnen Fahrten diese Boote unternommen haben, zum Raub, zur Entdeckung von Neuland, zur „Völkerwanderung über See"? Auch deshalb die Haupthäfen so tief im Lande zum Schutz vor den Seeräubern!

Doch trotz dem Anreiz zur Schiffahrt in den nordischen Meeren waren neben den Normannen nur noch die Friesen die einzigen Seefahrer der altersgrauen Zeit bis ins sogenannte Mittelalter hinein. Denn der reichsdeutsche Blick war nach Süden gerichtet, nach der römischen Kaiserkrone. Kein deutscher Kaiser oder König vor Wilhelm I. hat überhaupt die See gesehen. Daß damals vor 1000 Jahren Otto I. seinen Speer an der jütländischen Spitze in die See warf, ist eine halbgeschichtliche Sage. Und schon damals hatten längst die Slawen die ganze germanische Ostseeküste besetzt. Nur am Ost- und Südrand Skandinaviens saßen noch die nicht abgewanderten, letzten Goten. Am Ostrand des damals so benannten Baltischen Meeres saß die balitische Völkergruppe. Und das „heilige Römische Reich Deutscher Nation" war zerrissen, zersplittert, ohne den geringsten Gedanken an deutsche Einheit, überhaupt ohne Nationalbewußtsein und ohne rechte Führung. Wer sollte oder wollte sich da noch um die nordischen Meere, um die deutsche See kümmern? — Und die deutsche Schiffahrt schlief jahrhundertelang.

2. Der nordische Handel im Mittelalter.

Wir liegen im Hafen von Wisby auf Gotland. Wenn wir mit offenen Augen die See- und Landkarte gesehen haben, dann fällt uns die ausgezeichnete Lage der größten Ostseeinsel Gotland und ihrer Stadt Wisby auch heute noch auf. Denn hier ist der ungefähre Mittelpunkt zwischen den Küsten, Häfen, Buchten, Inseln und Zuflüssen der ganzen Ostseeküste. Hier schufen deutsche Kaufleute sich einen Handelsplatz. Aber — schrieb man auch schon das Jahr 1125 — es war noch überall kein Handel, kein Wandel, kein Leben. Erst zwei entscheidende Tatsachen schufen Wandel und Leben: die ostdeutsche Kolonisation und die europäische Staatenbildung. Aus England wurde ein normannisch-fränkisch-angelsächsisches Königreich. Dänemark erwachte. Schweden faßte auch in Finnland und Estland Fuß. Deutsche drangen bis zum Finnischen

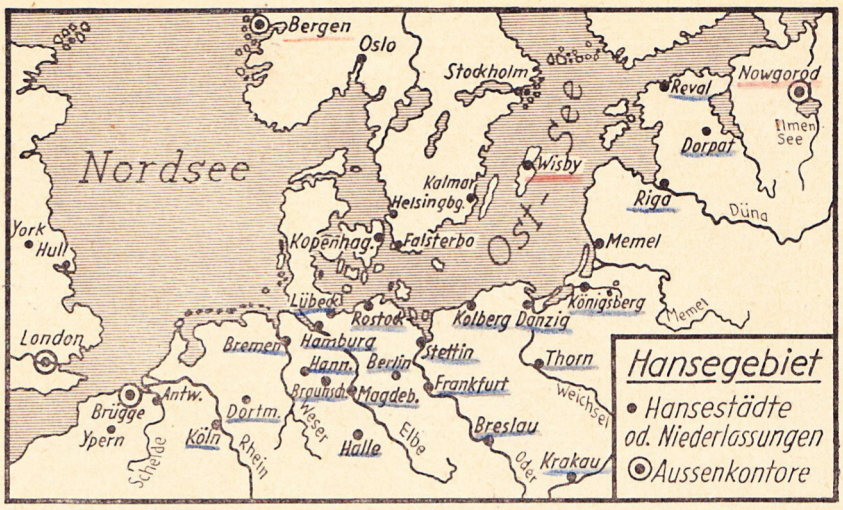
Meerbusen vor. Die slawischen Herzöge von Pommern gehörten ungefähr seit 1200 zum Deutschen Reich. Das alles belebte Handel und Wandel allmählich oder plötzlich in ungeahnter Weise. Überdies wuchsen und blühten die Städte empor. Allerorten wurden Eigenkräfte wirksam. Goten und andere germanische Stämme gingen nach Osten den Weg durch Newa, Wolchow, Ilmensee, wo Holmgardr oder Nowgorod entstand — nicht das ferne Nischnij-Nowgorod an der Wolga — und Rurik gründete das russische Reich.

Diese Vorgänge wirkten sich überaus günstig für die deutschen Kaufleute in Wisby aus. Sie wurden allmählich eine anerkannte Genossenschaft, wurden um Rat befragt und bewahrten Geld für andere auf. Vier Älterleute hatten dazu den Schlüssel der Schatztruhe, einer von Lübeck, einer von Soest, einer von Münster, einer von Salzwedel, und darüber hatten die Heimatstädte die Aufsicht. Zu dieser deutschen Genossenschaft kamen bald Kaufleute aus Wisby, Lübeck, Soest, Münster, Groningen, Dortmund, Bremen, Riga und schließlich rund dreißig Städte von Köln bis Reval. Sie nannten sich alle „Geeinigte Gotlandfahrer". Ihr Siegel war nur das Liliensiegel der Stadt Wisby, und auch in der Folge der Jahrhunderte hat die Deutsche Hanse kein gemeinsames Siegel geführt. Aber die erste Genossenschaft von Wisby machte bald die erste Machtprobe: Wer noch das brutale Strandrecht ausübte, gestrandete Schiffe mit Mann und Maus restlos auszurauben, wurde aus der Genossenschaft mit allen Verfemungen ausgestoßen. Und diese Verfemung wirkte sich wirtschaftlich bis zum Niedergang aus. Daher die erste Macht der „geeinigten Gotlandfahrer".

Auch im westlichen Auslande gewannen deutsche Kaufleute einen besonders günstigen Handelsplatz, und zwar die Kölner in London. Ungefähr um 1150 erwarben sie dort die „Gildhalle", die nach ihrer allmählichen Vergrößerung später „Stalhof" genannt wurde („stalen" = Prüfen der Tuche). Und zwischen West und Ost errang allmählich die Stadt Lübeck eine gewisse Führerstellung in den Handelsbeziehungen der befreundeten oder im Auslande gemeinsam auftretenden Städte. Zu dieser Stellung und dem Emporblühen Lübecks trug auch die Lage der Stadt viel bei. Vielleicht die wichtigste und lebendigste nordische Handelsstraße zu Lande war damals der Weg von Lübeck nach Hamburg, wo die Waren von Ost nach West, von West nach Ost weiter gingen, um den sehr weiten, kostspieligen und gefährlichen Schiffsweg durch Sund oder Belt, Kattegat, Skagerrak und Nordsee zu ersparen. Im Jahre 1241 schlossen Lübeck und Hamburg einen Vertrag über ihre Handelsbeziehungen und den wichtigen Landweg. Dieser Vertrag ist jedoch nicht der Anfang der Deutschen Hanse, die überhaupt keinen zeitlich genauen Anfang und kein zeitlich genaues Ende hat. Erst 1266 traten auch Lübecker und Hamburger Kaufleute in London auf, wo ihre Vereinigung „Hanse" genannt wurde, d. h. Schar oder Genossenschaft.

3. Die dudesche Hanse.

Wir verlassen Wisby auf Gotland, wo noch die Steine von einstiger Hansemacht und deutscher Art reden, und segeln an der schwedischen Küste südwärts, bis wir in Sicht auf Bornholm den Kurs nach Westen nehmen. Dabei behelligt uns niemand außer Wind und Wetter. Ungestört und friedlich können wir segeln. Und sollten wir irgendwo stranden, dann finden wir überall, wo Kulturmenschen wohnen, freund-



liche Hilfe nach dem ungeschriebenen und obersten Gesetz auf und an jeder See, daß einer dem andern zu helfen hat.

Das war jedoch damals vor jenen Jahrhunderten hier nicht so, und die notwendige Selbsthilfe drinnen und draußen war der Hauptgrund zum Zusammenschluß der Hanse angesichts des herrschenden Strandrechts, der unsichern Wege, des ohnmächtigen Deutschen Reiches, des feindlichen oder mindestens unfreundlichen Auslandes. Dazu suchte die Hanse das Recht der freien See, die Überwindung fremden Wettbewerbs und das deutsche Ansehen im Auslande. Das alles kann nie und nirgends ein einzelner, sondern überall nur eine Gemeinschaft erreichen. Und die Hanse erreichte es durch Handel und Verhandlungen, durch Politik und Bevorzugung friedlicher Mittel.

Doch schon in ihren ersten Anfängen geriet sie mit Dänemark hart aneinander, und diese ersten Kämpfe mit dem nächsten Auslande sollten nicht die letzten sein. Der deutsche Kaiser Friedrich II., der sich mehr um sein Südreich in Italien als um Deutschland kümmerte, hatte 1214 dem Dänenkönige Waldemar alles Land jenseits der Elbe und Elde überlassen, also Holstein, Mecklenburg, Vorpommern und damit auch Lübeck mit den sogenannten „Wendischen Städten" der Hanse. Diese verbanden sich u. a. mit dem Grafen von Schwerin, dem es 1223 gelang, den dänischen König Waldemar von einer Jagd gefangen zu entführen. Der überrumpelte Waldemar wurde nur gegen ein ungeheures Lösegeld freigelassen und mußte versprechen, alle Länder südlich von der Eider, außer Rügen, herauszugeben. Er ließ sich durch den Papst von diesen Versprechen entbinden und versuchte das Kriegsglück. Bei Bornhöved in Holstein wurde er 1227 vollständig geschlagen. Auch Lübeck und Hamburg hatten gegen ihn mitgekämpft, und der Sieg festigte ihre Stellung auch in der Hanse.

Neben Lübeck und Hamburg gehörten noch Lüneburg, Wismar, Rostock, Stralsund, später auch Greifswald, Anklam und Demmin zu den „Wendischen Städten" der Hanse, die allmählich rund 70 Städte

zählte. Neben den Wendischen Städten waren in der Hanse vertreten die „Sächsischen“: Braunschweig, Hannover, Göttingen, Goslar, Magdeburg, Hildesheim u. a., die „Westfälisch-Rheinischen“: Köln, Duisburg, Dortmund, Soest, Münster, Osnabrück, Paderborn u. a., die „Märkischen“: Stendal, Salzwedel, Tangermünde, Berlin-Köln, Frankfurt, Pasewalk u. a., die „Pommerschen“: Stettin, Stargard, Gollnow, Treptow, Kolberg, Köslin, Stolp u a., die „Preußischen“: Danzig, Königsberg, Braunsberg, Elbing, Thorn u. a., die „Baltischen“, „Livländischen“ und „Estischen“: Riga, Reval, Dorpat u. a.

Bremen, Halle, Breslau und Krakau blieben als Hansestädte in mehr oder minder abseitiger Sonderstellung. Aus den übrigen bildeten sich allmählich vier sogenannte „Quartiere“ oder Kreise: der Wendische, Sächsische, Westfälische und Preußische Kreis, deren Hauptorte Lübeck, Braunschweig, Köln und Danzig waren. Endlich kamen dazu die sehr wichtigen vier „Kontore“ im Auslande, die zugleich auch die äußersten Punkte der Hanse waren: Brügge, London, Bergen und Nowgorod am Ilmensee.

Warum gehörten nicht Emden und keine Stadt der Friesen aus Holland und Seeland zur Hanse? — Wahrscheinlich deshalb, weil sie ihren Eigenhandel trieben und die Hanse nur als Konkurrenz betrachteten!

Recht spät, und zwar erst im Jahre 1358, taucht auf einer Tagung in Lübeck der Name „die dudesche hense“ auf, „die deutsche Hanse“, die mindestens schon ein Jahrhundert besteht. Doch auch in der Folgezeit führt sie außer dem Namen kein gemeinsames Siegel, keine gemeinsame Flagge, sondern nur die Siegel und Flaggen der jeweilig anwesenden Städte. Sie wird auch keine feste, straffe Organisation mit geschriebenen Gesetzen oder Grundsätzen, sondern handelt von Fall zu Fall mehr nach üblich gewordenem Brauch.

4. Hanse-Markt.

Wir laufen bei Süd-Schweden die äußerste Südwestspitze der Halbinsel Schonen an. Nur ein kleiner Badeort empfängt uns. Wir liegen vor Falsterbo, machen uns landfein und gehen über die kleine Halbinsel, die wie ein Hammer geformt ist. Versetzen wir uns hier um ein halbes Jahrtausend zurück:

Es ist die Zeit von Jakobi bis Michaelis (vom 25. Juli bis Ende September). Vielleicht die allerschönsten Tage des Jahres im nordischen Spätsommer. Doch nicht etwa dieser wehmütig-glückseligen Stimmung wegen, sondern aus ganz nüchternen Geschäftsgründen finden wir hier — wie gesagt, vor einem halben Jahrtausend — ein Riesengewimmel von Menschen und Waren aus aller Herren Länder und beinahe eine babylonische Sprachenverwirrung. Trotzdem herrscht hier deutsche Ordnung und Einteilung. Die Ostseestädte der Hanse haben ihre Marktstände oder Fitten auf der südlichen Seite bei Falsterbo und die Nordseestädte der Hanse auf der nördlichen Seite des „Hammers“ bei Skanör.

Hier bietet ein Pelzhändler die verschiedensten und wunderschönsten Felle an; daneben verkauft ein anderer Wachs, Flachs, Hanf, Leinsamen. Das sind die Kaufleute aus den baltischen Städten. Da wird Getreide

und Holz gehandelt. Das sind die Preußen. Dort feilscht man um Felle, Häute, Talg oder gesalzene Flußfische. Das sind die Kaufleute von der ganzen Ostküste der Ostsee. Hier Eisen- und Kupfererze aus Schweden, da Vieh und Fleisch aus Dänemark. Dort der Wein vom Rhein und aus Frankreich. Drüben der Wein, das Öl und die Früchte aus dem Süden, die über Brügge gekommen sind. Die Leute aus Flandern bieten schwere, schönfarbige Tuche und feine Spitzen an. Auch die Engländer verkaufen Tuche und daneben Eisen. Sehr begehrt ist besonders das Salz, das aus der Loire-Bai kommt und von der sogenannten Baienflotte hergebracht worden ist. Und die Kaufleute aus den reichsdeutschen Städten werden reißend ihre Waren los: Zubereitete, verfeinerte Lebensmittel, Mehl und Bier, alle Erzeugnisse der Handwerkskunst, Kleider, Schuhe, Geräte, Waffen, Gebrauchs- und Kulturgegenstände einer handwerklich künstlerischen Industrie, die noch keine Maschinenarbeit am laufenden Band kennt.

Halt! Seht! Was für ein eigentümlicher Silberblick dort draußen auf dem Wasser und am Himmel? Und welch ein Gewimmel von Booten und Kähnen auf dem Sund? — Sieh, da wirft einer eine Ruderstange von Bord in die See. Die Stange schwimmt aufrecht weiter. Wer hält sie denn aufrecht im Wasser? Doch niemand kümmert sich mehr um die Ruderstange; denn ein hastiges, tolles Fischen beginnt. Schnell füllt eine silberglänzende Last die Boote fast bis zum Sinken. Bald liegt die Hauptware des Marktes am Strand in einer Riesenflotte von Booten und Kähnen, Schuten und Snikken (= kleinere Segelschiffe). Dänische, norwegische, schwedische Fischer bringen sie ununterbrochen heran, und jeder kauft diese Ware billig und gern, besonders die deutschen Kaufleute für ihr weites Hinterland: Es ist der Hering, der hier durch den Sund in unvorstellbaren Riesenmassen zum Laichen zieht und dabei gefangen wird.

Horch! Glocken läuten und gebieten dem Handel eine Pause. Denn sogar Kirchen haben sich die Hansen hier neben ihrem Markt gebaut. — Einige Schritte weiter, da schreien streitende Stimmen aus einer Trinkstube heraus. Man führt die Streiter vor Gericht. Denn auch die Gerichtsbarkeit „über Hals und Hand" haben die Lübecker, Rostocker und Stralsunder hier erworben.

Das ist Hansemacht, die bis ins Ausland hineinreicht. Die „deutsche Brücke" in Bergen — wie das Stadtviertel, das den deutschen Kaufleuten und Handwerkern einst gehörte, auch heute noch heißt —, der „Peterhof" in Nowgorod, das „Haus der Osterlinge" in Brügge und der „Stalhof" in London vertreten diese Macht an den äußersten Hansepunkten unter fremden Nationen. Sie tun es mit Klugheit und Zurückhaltung, rassebewußt und standesbewußt.

So handelt die deutsche Hanse auf See und Land. Sie hat kaum den Gemeinschaftsnamen „die dudesche Hanse" und ist schon eine Macht, mit der auch Fürsten und Könige rechnen müssen, wenn diese Macht auch nicht recht organisiert ist.

5. Hanse-Schiffahrt.

Wir kreuzen noch einmal auf der Ostsee, um von ihr Abschied zu nehmen. Denn nun heißt unser Kurs: Sund, Kattegat, Skagerrak, Nordsee. Noch lange haben wir die Landsicht der Küsten. Wie wird es uns aber in der offenen Nordsee, der Mordsee, ergehen, wenn wir sie von

Norwegen nach England überqueren müssen? Und wie mag damals ein Hanseschiff gesegelt sein?

Die Hanse-Koggen waren eigentümlich rundlich, bauchig, hochbordig und hatten noch verschiedene Aufbauten über Deck. Trotzdem war ihr Tiefgang nicht gering. Selbst wir mit unserm kleinen Boot mußten schon oft verdammt achtgeben, daß wir an sandigen, flachen Küsten überhaupt eine Einfahrt fanden. Wie mag damals eine Hanse-Kogge z. B. von Hiddensee her durch den Sand des Gellerhakens die Einfahrt in den Strelasund gefunden haben? Wenn auch die Koggen durchschnittlich nicht größer waren als 100—500 Tonnen. Nur das spätere Lübecker Kriegsschiff „Der Adler" umfaßte 1400 Tonnen. Das war aber erst um das Jahr 1570.

Wir haben genaue Seekarten, unsern Kompaß und finden überall Seezeichen: Tonnen, Leuchttürme, Feuerschiffe usw. Das alles hatten die Hansen noch nicht oder nur erst in spärlichen Anfängen. Den Kompaß haben sie wahrscheinlich erst im 15. Jahrhundert allgemein gebraucht. Also waren sie recht lange eigentlich nur Küstenfahrer, die sich an die Landsicht hielten. Wiederum erkennen wir den Vorteil der buchten- und inselreichen nordischen Meere. Außerdem blieb es auch vor den Stürmen und Seeräubern ratsam, mit verhältnismäßig kleinen Schiffen in der Nähe der Küste zu bleiben, obgleich kaum eine Kogge ohne bewaffnete Besatzung oder Begleitung fuhr. Auch zu Land fuhr kein Frachtwagen ohne Waffenschutz von Lübeck nach Hamburg, von den Seehäfen ins Hinterland und zurück bis hinter die Tore und Mauern der Stadt. Und der Landhandel der Hanse war größer, als man im Hinblick auf den Seehandel meinen könnte.

Die Schiffsführung lag in den Händen der Bürger aus den Hansestädten. Der Kapitän war „der Schiffer". Denn Schiffer hieß ursprünglich Schiffsherr. Im Kriegsfall oder bei größeren Flotten war der Führer, der Admiral, ein Bürgermeister oder Ratsherr einer Hansestadt. Zu Hause war der Rat vor allem für die Verwaltung der Stadt verantwortlich. Jahrhundertelang saßen nur Kaufleute im Rat der Stadt, ja mancherorten sogar nur Angehörige bevorzugter Geschlechter. Diese Vorherrschaft des Kaufmannes war erklärlich und natürlich. Daß sie mitunter auch zum Standesstolz bis zur Abschließung vor andern wurde, beweist die Holzschnitzerei am Krämeramtsstuhl in der Nikolaikirche zu Stralsund:

„Dat ken kramer ist, de blief da buten,
oder ik schla em up de schnuten!"

Trotzdem fuhren dabei auch die andern Bürger, besonders die Handwerker, nicht schlecht. Denn die Rechtlichkeit des Rates — die auf „Brief und Siegel" schwor und mündliche und schriftliche Versprechen hielt — und die ständige Rechnung mit der öffentlichen Meinung der gesamten Bürgerschaft hielten den Rat vor einseitigen Maßnahmen oder Übergriffen zurück. So entwickelte sich neben dem „Kastengeist" der Stände auch der allgemeine Bürgerstolz, einer reichen oder gerühmten Stadt anzugehören.

Von diesem Bürger- und Gemeinsinn eine kleine Geschichte: An einem alten Hause in Lübeck ist ein Reiter dargestellt. Dem Pferde fehlt ein Hufeisen. Das ist am gegenüberliegenden Hause hoch in der Wand eingemauert. Was berichtet dazu die Sage?

Norwegen nach England überqueren müssen? Und wie mag damals ein Hanseschiff gesegelt sein?

Die Hanse-Koggen waren eigentümlich rundlich, bauchig, hochbordig und hatten noch verschiedene Aufbauten über Deck. Trotzdem war ihr Tiefgang nicht gering. Selbst wir mit unserm kleinen Boot mußten schon oft verdammt achtgeben, daß wir an sandigen, flachen Küsten überhaupt eine Einfahrt fanden. Wie mag damals eine Hanse-Kogge z. B. von Hiddensee her durch den Sand des Gellerhakens die Einfahrt in den Strelasund gefunden haben? Wenn auch die Koggen durchschnittlich nicht größer waren als 100—500 Tonnen. Nur das spätere Lübecker Kriegsschiff „Der Adler" umfaßte 1400 Tonnen. Das war aber erst um das Jahr 1570.

Wir haben genaue Seekarten, unsern Kompaß und finden überall Seezeichen: Tonnen, Leuchttürme, Feuerschiffe usw. Das alles hatten die Hansen noch nicht oder nur erst in spärlichen Anfängen. Den Kompaß haben sie wahrscheinlich erst im 15. Jahrhundert allgemein gebraucht. Also waren sie recht lange eigentlich nur Küstenfahrer, die sich an die Landsicht hielten. Wiederum erkennen wir den Vorteil der buchten- und inselreichen nordischen Meere. Außerdem blieb es auch vor den Stürmen und Seeräubern ratsam, mit verhältnismäßig kleinen Schiffen in der Nähe der Küste zu bleiben, obgleich kaum eine Kogge ohne bewaffnete Besatzung oder Begleitung fuhr. Auch zu Land fuhr kein Frachtwagen ohne Waffenschutz von Lübeck nach Hamburg, von den Seehäfen ins Hinterland und zurück bis hinter die Tore und Mauern der Stadt. Und der Landhandel der Hanse war größer, als man im Hinblick auf den Seehandel meinen könnte.

Die Schiffsführung lag in den Händen der Bürger aus den Hansestädten. Der Kapitän war „der Schiffer". Denn Schiffer hieß ursprünglich Schiffsherr. Im Kriegsfall oder bei größeren Flotten war der Führer, der Admiral, ein Bürgermeister oder Ratsherr einer Hansestadt. Zu Hause war der Rat vor allem für die Verwaltung der Stadt verantwortlich. Jahrhundertelang saßen nur Kaufleute im Rat der Stadt, ja mancherorten sogar nur Angehörige bevorzugter Geschlechter. Diese Vorherrschaft des Kaufmannes war erklärlich und natürlich. Daß sie mitunter auch zum Standesstolz bis zur Abschließung vor andern wurde, beweist die Holzschnitzerei am Krämeramtsstuhl in der Nikolaikirche zu Stralsund:

„Dat ken kramer ist, de blief da buten,
oder ik schla em up de schnuten!"

Trotzdem fuhren dabei auch die andern Bürger, besonders die Handwerker, nicht schlecht. Denn die Rechtlichkeit des Rates — die auf „Brief und Siegel" schwor und mündliche und schriftliche Versprechen hielt — und die ständige Rechnung mit der öffentlichen Meinung der gesamten Bürgerschaft hielten den Rat vor einseitigen Maßnahmen oder Übergriffen zurück. So entwickelte sich neben dem „Kastengeist" der Stände auch der allgemeine Bürgerstolz, einer reichen oder gerühmten Stadt anzugehören.

Von diesem Bürger- und Gemeinsinn eine kleine Geschichte: An einem alten Hause in Lübeck ist ein Reiter dargestellt. Dem Pferde fehlt ein Hufeisen. Das ist am gegenüberliegenden Hause hoch in der Wand eingemauert. Was berichtet dazu die Sage?

Es ist spät abends. Ein Reiter sprengt vor das Haus des Bürgermeisters, so daß die Funken auf den Steinen spritzen und ein Hufeisen hoch an die Wand des gegenüberliegenden Hauses fliegt. Der Reiter fordert ein Glas Wein. Er bekommt es, trinkt es aus und spricht zu dem Glase: „Keiner sterblichen Seele, sondern nur dir, Glas, sage ich, daß Lübeck noch heute nacht verraten wird!" Dann zerschellt er das Glas an der Mauer. Er hatte erfahren, daß ein verräterischer Überfall auf die Stadt geplant war, aber schwören müssen, es keiner sterblichen Seele zu sagen. Er hat seinen Schwur, aber auch seine Bürgertreue gehalten.

6. Die dänischen Kriege.

Wir liegen im Hafen von Kopenhagen. Die moderne Großstadt war damals zur Hansezeit noch klein und unbedeutend, und den Sund beherrschte die Festung Helsingborg mehr nordwärts an der schwedischen Seite. Auch die staatlichen Verhältnisse Dänemarks waren sehr verworren. Von 1332 bis 1340 hatte das Land keinen König, bis auf einem Fürstentag zu Lübeck beschlossen wurde, den König Waldemar Atterdag nach Dänemark zurückzubringen. Klug und zäh, tapfer und verschlagen, gewann er allmählich die Herrschaft. Aber er belohnte die Hanse, die ihm geholfen hatte, mit Undank.

Er verlobte seine noch kindliche Tochter Margareta mit dem schwedischen Kronprinzen Haakon, der auch Norwegen erben sollte. Der Gedanke einer Vereinigung der drei nordischen Reiche erwachte, und die schwedischen Adligen befürchteten, von den dänischen überflügelt zu werden. Sie überredeten ihren schwachen König Magnus dazu, die Kinderverlobung aufzuheben und Haakon mit Elisabeth von Holstein zu verloben. Das beantwortete Waldemar Atterdag mit Krieg. Er überfiel 1361 Wisby. Die Gotländer erlagen vor den Toren der Stadt. Noch war der Reichtum der Stadt märchenhaft:

„Nach Zentnern wogen die Goten das Gold,
zum Spiel dienten die edelsten Steine.
Die Frauen spannen mit Spindeln von Gold,
aus silbernen Trögen fraßen die Schweine."

Waldemar nahm mit der Stadt auch der Hanse ihren ältesten Ausgangs- und Mittelpunkt. Mit Beute überladen, erlitt er unterwegs Schiffbruch. Der Reichtum Wisbys ging unter. Noch heute sehen die Schiffer jene Schätze auf dem Meeresgrunde emporfunkeln, wie auch an der deutschen Küste an der Stelle der untergegangenen sagenhaften Stadt Vineta.

Die Wendischen und Pommerschen Städte verbanden sich mit Schweden, Norwegen und Holstein zum Krieg gegen Dänemark. Weder diesmal noch später beteiligten sich alle Hansestädte. Eine sehr bedenkliche Schwäche der Hansemacht!

Immerhin erschienen die Hansekoggen vor den dänischen Schiffen „wie Kirchen gegen Kapellen und Klausen". 1362 belagerten die Hansen Helsingborg mit der Hauptmacht vom Lande aus. Deshalb blieb ihre Flotte nur schwach besetzt. Waldemar erkannte diesen Fehler, überfiel die Flotte und vernichtete sie fast völlig. Ihr Führer, Bürgermeister Johann Wittenborg von Lübeck, wurde von seiner Heimatstadt 1363 hingerichtet.

Das war 1365 kein ruhmvoller Friede für die Hanse, und Waldemar Atterdag wurde übermütig. Er übte gründlich das Strandrecht und

andere Gewalttat aus. Auf einer „Tagfahrt" zu Köln beschloß die Hanse einen neuen Krieg gegen ihn.

Es war die erste und letzte allgemeine Tagung der Hanse, obwohl auch damals längst nicht alle Städte vertreten waren. Man bevorzugte Köln, um auch den Westen für den Krieg zu gewinnen. Spätere Tagungen fanden meistens in Lübeck statt, nie westlich von Bremen oder östlich von Stralsund. Viele Landstädte sahen aus einem siegreichen Kriege keine Vorteile für sich erwachsen, und selbst viele Seestädte machten nicht mit. Wie jede Stadt vornehmlich an sich dachte, ersieht man daraus, daß die größeren Kosten den Städten zugeschoben wurden, die auch die größeren Vorteile aus einem siegreichen Kampfe zu erwarten hatten. **Dieser Mangel an Einigkeit und Geschlossenheit aller und an straffer Führung war die größte Schwäche der sonst so machtvollen Hanse.**

Waldemar hatte sich auch im eigenen Lande Feinde geschaffen und mußte 1368 fliehen. Die Hanse nahm Kopenhagen ein und versenkte Sperrschiffe, mit Steinen beschwert, im Hafen. Im nächsten Jahr fiel auch Helsingborg. Der Friede zu Stralsund 1370 gab der Hanse alle alten Rechte zurück. Dazu schuf er neue Rechte und Schutzverträge, die auch Waldemar ein Jahr später besiegeln mußte, wenn er auch bald wieder den Vertrag brach. Er starb 1375. Seine erst 22 jährige Tochter Margareta übernahm die Regierung Dänemarks mit klugem Geschick, vereinigte das Land mit Norwegen, besiegte die Schweden und nahm dessen König Albrecht 1389 gefangen. Die Vereinigung der drei Nordreiche wurde 1397 durch die Kalmarer Union besiegelt.

7. Die Seeräuber.

Wir segeln nordwärts nach Oslo und Bergen. Andere Winde und Wellen begrüßen uns. Wir müssen mühsam aufkreuzen, hocken hoch auf der Bordkante in Luv[6]) und müssen dennoch manchen Brecher über uns ergehen lassen. Wäre unser gutes Boot keine gedeckte Jacht, sondern eine offene Jolle, dann gnade uns Gott! Nun erst begreifen wir ganz den kühnen Wagemut der Wikinger in ihren kleinen, offenen Ruderbooten und den nicht minder kühnen Wagemut der Hanse im doppelten und dreifachen Kampf mit den Elementen, den Kriegsfeinden und den Seeräubern. Diese waren in den Zeiten der fortwährenden See- und Landkriege, bei der wechselnden Feindlichkeit der Fürsten und bei der Uneinigkeit der Hansen groß und dreist geworden. Sie führten die Schwarzflagge und sangen:

„Die Schwarzflaggen laufen in Wind und Wettern,
sie stehen in keines Menschen Sold,
sie fahren aus auf Pech und Brettern
und kehren heim auf eitel Gold."

Sie fanden Unterschlupf in Mecklenburg, bei den Friesen und wechselnden Beistand bei den Dänen oder Schweden, denen sie 1391 nach dem belagerten Stockholm sogar Lebensmittel (Viktualien) bringen sollten. Vielleicht daher ihr Name „Vitalienbrüder", vielleicht auch von „vital" — „Vitalität" = Lebenskraft. Sie selber nannten sich „Likendeeler". d. h. Gleicheteiler (bei der Beute), oder „Gottes Freund, aller Welt Feind". Gottfried Michaelis, genannt Gödeke Michael oder Michel Gödeke, der Ältere und Härtere, Claus Störtebeker,[7]) der Jüngere und

[6]) Luv = die Windseite, das Gegenteil von Lee.
[7]) „Störrt den Beker" = stürz den Becher!

Größere, hielten ihre Seeräuber in Schach und die Hansewelt in Atem. Störtebeker glaubte lange, die Menschheit vom Gewaltrecht der Herren und vom Geldrecht der Reichen erlösen zu können. — — —

Der Ausguck auf dem Krähennest der Hansekogge späht in die Runde. Kommt dort mit den jagenden Wolken nicht auch eine kleine, tolle Flotte über den Horizont? — Die Seeräuber kommen! — „Klar zum Gefecht!"

Die Likendeeler singen vor Kampf- und Raublust höhnend und brüllend:

„Vom Mast die schwarzen Flaggen wehn,
Claus Störtebeker ist Kapitän.
Es pfeift der Wind, es schäumt die Flut,
der Degen kreist, es spritzt das Blut.
Kein Unrecht erbt sich länger fort.
Komm, feine Dirn, zu uns an Bord!
Wir müssen unter Segel gehn —
Claus Störtebeker ist Kapitän!"

Die Kanonen dröhnen, richten aber nicht viel Schaden an. Die Schwarzflaggen segeln schneller und geschickter als die Hansekoggen. Wer weiß, woher diese Kunst? Wahrscheinlich vom Teufel, dem sie ihre Seelen verschrieben haben! Sie trennen die kleine Hanseflotte. Schon ragen die Enterbrücken zum Niederfallen empor. Es kommt auf den letzten Druck am Steuerruder an, das feindliche Schiff zu rammen oder längsseit zu entern. Dort sinkt ein kleineres Begleitschiff der Hansen, vom harten Bug einer größeren Seeräuberkogge gerammt und leck gestoßen. Hier fliegen Brandgeschosse in die Segel hinein, und ein Schiff der Likendeeler brennt lichterloh. Da kracht der schwere Haken der Enterbrücke ins Deck der größten Hansekogge hinein. Die Vitalier springen darüber an Bord der Hansen. Ein Nahkampf auf schwimmenden, schwankenden Brettern mit Spieß und Schwert! Ein kurzes, brüllendes Durcheinander zwischen Freund und Feind! Lebende, Verwundete, Tote stürzen über Bord. Der schnellste Hanse-Segler kann entkommen. Die übrigen Koggen werden Beute der Räuber. Die Gefangenen müssen auf Lösegeld warten. Zahlt ihre Heimatstadt nichts, sterben sie einen qualvollen Tod, ehe das nasse Grab sie erlöst.

Sehr verschieden werden manche dieser Seeräubergeschichten erzählt, mancherorten geradezu umgekehrt, weil sie keine geschichtlichen Überlieferungen, sondern Sagen aus dem Volksmunde sind. Fingen einmal die Stralsunder die Seeräuber oder umgekehrt? — Eine Geschichte erzählt: Claus Störtebeker fing ein Stralsunder Schiff. Die Bürger und Söldner, die nicht seine Spießgesellen werden wollten, ließ er in leere Heringstonnen stecken, so daß aus den Halslöchern der Deckel nur die Köpfe herausragten. Nachts segelte er in den Stralsunder Hafen hinein. Der Wächter schlief. Er wurde mit einem Knebel im Munde, mit Laterne und Pike in den Händen rittlings auf eine Tonne gebunden, und die Tonnen mit den Gefangenen wurden um ihn herumgestellt. Erst als Störtebeker wieder davonsegelte, wagten die Gefangenen zu schreien, und die Stralsunder fanden erstaunt diese nächtliche Bescherung.

Trotz dem sprichwörtlichen Glück Claus Störtebekers gerieten natürlich auch die Seeräuber in halsgefährliche Klemmen hinein. So saßen sie einmal an der Küste im Eise fest, und von der offenen See her waren die Verfolger ihnen auf den Fersen. Störtebeker hätte über Eis und Land entkommen können, wollte aber sein Schiff nicht im Stich lassen.

Da baute er über Nacht eine Eisfestung um sein Schiff herum, wozu er auch eine Eisrinne offen hielt, die im Nachtfrost eine nur dünne, neue Eisdecke bekam. Am Tage griffen die Verfolger an. Viele brachen ein, ertranken oder kamen nur mit letzter Mühe und Not auf ihr festes Eis zurück. Die andern glitten von den schrägen Wänden der Eisfestung ab. Ein Sturm riß die See auch an der Küste wieder auf, und Störtebeker entwischte der Übermacht.

8. Claus Störtebeker an Land.

Endlich wollte Claus Störtebeker vom Raub und Mord und Brand genug haben. Er ließ seine halbe Flotte nach Bergen in Norwegen segeln, die andere Hälfte bei Rügen vor Anker gehen und seine kleine Segeljolle zu Wasser fieren. Nur ein langes Seil nahm er mit. Allein segelte er zum Königsstuhl. Schroff und trotzig wie er, weiß und grün wie sein Heimweh wuchs die Heimatküste vor ihm auf. Stolz und steil der Königsstuhl: kein Thron der Welt konnte königlicher sein. Wer ihn bei den altgermanischen Königswahlen an der Seeseite erstiegen hatte, war König geworden. Zuletzt hatte es nur noch Claus Störtebeker vermocht; aber noch war er nicht König.

Abseits auf dem Schlängelwege stieg er mit schweren, einsamen Gedanken empor. Denn durch die Flotte des Deutschen Ritterordens war er von seinem besten, festesten Stützpunkt Wisby auf Gotland vertrieben worden, und sein bester, ältester Freund Gödeke Michels hatte sich von ihm getrennt, weil er nicht an das Königsziel glauben wollte, die Seeräuber zu friedlichen Landbürgern und Bauern zu machen. Doch Störtebecker hatte es sich in den Kopf gesetzt und seinen Räubern schon gesagt.

Auf dem Königsstuhl stand einsam eine reife Frau und starrte über die See zu der ankernden Flotte. Es war seine Jugendgespielin Linda, die hier jahraus, jahrein gestanden und gewartet hatte. Sie erschrak vor ihm. Er sagte: „Linda, mein Heimweh hat mich hergetrieben!“ Sie sagte: „Dein Heimweh kommt zu spät. Hier kannst du nicht mehr bleiben.“ Er sagte: „Mein Heimweh kommt nur nach langer Irrfahrt endlich nach Hause, um meine Schätze in die neue Heimat mitzunehmen, mein Gold und dich. Denn ich will meine Seeräuber zu friedlichen Landmenschen machen und ihnen bei den Friesen zwischen Ems und Weser eine Heimat kaufen. Dort werde ich König sein.“ Sie schüttelte den Kopf: „Nein, Claus, ein Räuberhauptmann kann nicht König sein, und aus Räubern können nie und nirgends Bauern und Bürger werden.“ Er lachte zornig: „Das sagte auch Gödeke Michels. Aber ich habe die Macht und das Geld dazu. Die Hälfte holt noch meine halbe Flotte aus Bergen, und die größere Hälfte liegt hier unten in meiner Höhle.“ Sie zweifelte: „Durch Geld und Macht können Räuber nur Sklaven oder Sklaven nur Räuber werden.“ Er sagte böse: „Ich werde dir beweisen, wie groß meine Macht und mein Reichtum sind!“

Er seilte sie an und ließ sie an der steilen Felswand hinab. Sie schrie verzweifelt. Er rief ihr nach: „Du sollst glauben! Zuerst wollte ich mich hier abseilen und das Beste holen, ehe ich meine Likendeeler nach dem andern schicke. Jetzt nimm und behalte du das Beste, so viel du willst!“ Schon tastete sie nach dem kleinen Felsvorsprung in der Mitte der steilen Wand, wo sie einen Halt und die Schatzhöhle fand. Da hörte sie ihn oben gräßlich schreien: „Tod und Teufel! Was machen die Schwarzflaggen ohne meinen Befehl?“ Dort in der See wurden die Anker gelichtet und Segel gesetzt. Am Horizont tauchten andere Segler auf, wahrscheinlich die Hansen. Störtebeker schrie den Kampfruf hinaus:

„Gottes Freund, aller Welt Feind!" Dann eilte er zu seiner Flotte zurück. So vergaß er die Frau in der Störtebekerhöhle am Königsstuhl. —

Bei den Friesen ging er in Marienhaven an Land. Es wurde nichts aus seinem Versuch, die Seeräuber zu friedlichen, fleißigen Landmenschen zu machen. Es kamen auch zu schlimme Nachrichten, daß die Hansen die Seeräuber weiter verfolgten. Erbost rüstete Störtebeker wieder seine Schiffe zur Ausfahrt und zum Kampf. Schon segelten die Hamburger heran.

Eines Abends kommt ein Fischer an die „Agile" heran, an das Hauptschiff Störtebekers, und bittet um die Erlaubnis, festmachen zu dürfen, um unter Windschutz seine Abendsuppe zu kochen. Am Heck der „Agile" macht er fest. Hier schmilzt er Blei, das er in die Angeln des Steuerruders gießt. Am Morgen kommen die Hamburger in Sicht, voran deren größte Kogge, „Die bunte Kuh". Mit Vollzeug segelt Störtebeker drauflos, um „die bunte Kuh zuerst zu melken und dann zu schlachten". Doch die „Agile" kann keinen Kurs nehmen, weder zum Angriff noch zur Flucht; denn das Steuerruder bleibt unbeweglich. Selbst Störtebeker wirft sich mit seiner Riesenkraft vergeblich an die Ruderpinne. Schon entern die Hamburger. Ein mörderisches Gemetzel. Den Hauptmann wollen sie lebendig haben. Endlich gelingt es, ein schweres Netz über ihn zu werfen und den verzweifelten Kämpfer darin zu fangen. Auf dem Grasbrook in Hamburg fällt 1402 auch sein Kopf mit den Köpfen seiner Spießgesellen, die noch im Tode höhnen und lästern.

Erst im Jahre 1433 hörte die Seeräuberei ganz auf.

9. Hansemacht.

Wir wagen die Überfahrt von Norwegen nach England. Dann segeln wir wieder friedlich und ruhig südwärts die englische Küste entlang. Nun übersehen wir schon ziemlich die ganze Hansezeit, die Hansenot und Hansemacht. Trotz aller Seeräuber und Kriege mit dem feindlichen Ausland, trotz aller Uneinigkeit und Zersplitterung der Kräfte ist vielleicht das Zeitalter von der Mitte des 14. Jahrhunderts bis über die Mitte des 15. Jahrhunderts hinaus die glücklichste und mächtigste Zeit der Hanse. Damals hieß ja auch die Nordsee das Deutsche Meer, und noch heute wird sie von den Engländern so genannt. Wir versetzen uns etwa in das Jahr 1500 zurück, setzen uns in den Ratskeller einer Hansestadt hinein und hören zu, was die beiden Herren am Stammtisch des Rates bei einer Flasche Wein miteinander reden: ein alter und ein junger Kaufmann. Schon das Pelzwerk ihrer Kleidung verrät sie als Ratsherren, ein Vorrecht, das ihnen auch von Königen und Kaisern zugestanden wurde.

Der junge Ratsherr ereifert sich: „Ja, worin liegt denn überhaupt noch die Macht der Hanse? — Zähle ich aus unserer Geschichte nur an den Fingern auf, was wir uns haben bieten lassen, dann sehe ich unsere Macht nur sinken und schwinden. Schon Anno 1442 verbietet der Kurfürst von Brandenburg seinen Städten alle auswärtigen Bündnisse, und die Hanse verliert die Märkischen Städte. 1449 lassen wir uns mitten im Frieden von englischen Freibeutern an der Insel Wight rund ein halbes Hundert Schiffe einfach wegnehmen. 1466 gehen uns durch den Thorner Frieden die besten preußischen Hansestädte Danzig, Kulm und Thorn verloren. Im nächsten Jahr nimmt der Dänenkönig im Sund englische Schiffe weg, die nach Preußen gehen sollen. Ein Jahr darauf

setzen die Engländer die Hansen im Stalhof in London gefangen. Und wenn auch ein paar Jahre später der Danziger Paul Benecke im Kanal das florentinische Schiff „St. Thomas" mit reicher Beute nimmt und davon Hans Memlings Gemälde „Das Jüngste Gericht" in die Danziger Marienkirche bringt — das alles ist von Anfang bis Ende doch nur Kaperkrieg, Fehdezustand ohne Kriegserklärung. Selbst mitten in Deutschland befehden sich die Städte. Die Handwerkerzünfte erheben sich gegen die Kaufmannschaft. Die Friesen und Engländer überflügeln uns. Der russische Zar schließt 1494 unser Kontor in Nowgorod und setzt dort 49 unserer deutschen Hansen gefangen. Schließlich zieht uns auch wieder Dänemark in neue Schwierigkeiten hinein. Da müssen wir endlich mit ganz entschiedener Faust reinen Tisch machen, und ich werde im Rat für Krieg reden und stimmen."

Der alte Ratsherr beschwichtigt: „Nur nicht so hitzig, junger Freund! Lasset uns tagfahrten und nicht kriegsfahrten! Das Fähnlein ist leicht an die Stange gebunden, aber es kostet viel, es in Ehren wieder abzunehmen."

Der Junge: „Ach, unsere ewigen friedlichen Verhandlungen der Diplomaten und Politiker kosten uns noch viel mehr. Dazu sind die besten Handelswege aus unserm alten Norden und Osten nach Westen und Süden verschoben worden; ich meine durch die Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Indien. Das wird unsere Stellung und Macht völlig untergraben."

Der Alte: „Nein, durchaus nicht! Unser Handel und unsere Macht bleiben, so lange wir bleiben. Aber unsere Macht war und bleibt mehr die kluge Verhandlung als die bewaffnete Faust. Wenn nur unsere Geschlossenheit größer wäre und ein einiges, starkes Deutsches Reich hinter uns stände! Denn ringsum scheint überall die Fürstenmacht der Staatsoberhäupter zu erstarken; aber das Heilige Römische Reich Deutscher Nation bleibt zersplittert und zerrissen. Da wird es trotz allem **das größte Verdienst der Hanse bleiben, in schlimmen Zeiten das deutsche Ansehen und die deutsche Einheit im Auslande mit Ehren vertreten und betätigt zu haben. Und wenn wir nicht mehr sind, dann werden noch die Steine von uns reden,** unsere Tore und Türme, unsere Kirchen und Rathäuser." — Wer von den beiden Ratsherren wird recht behalten? —

Das Zeitalter der Reformation brachte neue Verwicklungen. Die Dänen wollten Herren von Schweden sein und richteten das furchtbare Stockholmer Blutbad an. Gustav Wasa vertrieb sie mit Hilfe einer Hanseflotte, zeigte sich aber später den Hansen undankbar, indem er sie aus Schweden völlig verdrängte. Da faßte der Bürgermeister von Lübeck, Jürgen Wullenwever, den Plan, die alte Macht Lübecks gegen Dänemark, Schweden und die Niederlande wieder herzustellen. Schon hatte er Kopenhagen erobert. Das kühne Unternehmen scheiterte, denn die meisten Städte der Hanse versagten ihm aus Eifersucht ihre Mithilfe, und das Deutsche Reich ließ ihn im Stich. Der Herzog von Braunschweig ließ Wullenwever ohne jedes Recht gefangennehmen und nach schrecklichen Foltern enthaupten. Mit Wullenwever ging der letzte große Vertreter alter hanseatischer Größe dahin.

Immer mächtiger wurden die andern Staaten der Ostsee, und immer neue Schläge trafen die Hanse: die Auflösung des Schwertbrüderordens in Livland, die Aufhebung aller Hanserechte in England, die Verdrängung „dieser bürgerlichen Krämer und Krauthöker", wie Christian IV. die Hansen nannte, mit allen Hafenrechten aus Dänemark,

die Schließung des Stalhofes in London, die Gründung der Englisch-Ostindischen und der Niederländisch-Ostindischen Kompagnie und im Süden die überragende Stellung der Stadt Venedig, die in sehr weitem Umkreise Handel und Macht an sich riß.

So blieben nach 1600 von der großen, stolzen Hanse nur noch die drei Städte: Lübeck, Hamburg, Bremen, die deshalb auch heute noch mit gutem Recht sich Hansestädte nennen dürfen. Schließlich verdarb und starb alles im Dreißigjährigen Kriege, obwohl damals neue Möglichkeiten der deutschen Hanse noch einmal aufflackerten. Von allen Seiten wurden die Hansestädte umbuhlt, umkämpft, um sie als die alte Macht zu gewinnen, zu besitzen. Deshalb nahm Wallenstein Wismar und Rostock, und deshalb sein wütender Ausspruch vor Stralsund: „Und wenn die Stadt mit Ketten an den Himmel gebunden wäre, will ich sie doch herunterreißen!" Aber die Stadt in ganz idealer Verteidigungslage war uneinnehmbar.

Endlich kam zu all den Nöten und Übeln auch noch ein Naturereignis: Der alljährliche, alles belebende „Silberblick" auf der Ostsee glänzte plötzlich nicht mehr. Die Heringszüge aus der Nordsee durch Sund und Belt in die Ostsee blieben aus. Nie mehr lag die Haupthandelsware in erster Hand der Hansestädte. Die Holländer, Schotten und Norweger wurden die erfolgreichen Heringsfischer und Heringshändler.

1669 war die letzte, kleine hansische Tagung zu Lübeck. Hatte die Hanse damit aufgehört?

10. Auf Hansewegen.

Wir kommen aus dem Riesengewimmel der Themse von London, laufen den Strand von Flandern an, um dort nicht nur das einstige Hansekontor Brügge, sondern auch die Schlachtfelder und Heldengräber bei Ypern und Langemarck zu besuchen, und segeln dann wieder nach Osten. Kurs: Heimat! Wohl überall in der Welt der beste Kurs! Aber ein ochsiger Sturm überfällt uns. Wir sind heilfroh, als wir eine der Friesischen Inseln erreicht haben. Da sitzen wir nun auf dem flachen, sandigen Strande „hoch und trocken", wie der Segler spottet, kläglich aufgebrummt, fluchtartig gestrandet. Wir warten auf gut' Wetter und stimmen das wehmütige Seemannslied an, das an der Waterkant jeder kennt:

„Stürmisch die Nacht, und die See geht hoch.
Tapfer noch kämpft das Schiff.
Warum die Glocke so schaurig tönt?
Dort zeigt sich ein Riff!
Brav steht ein jeder auf seinem Deck.
Laut ruft der Schiffer: Das Schiff ist leck!
Macht euch bereit!
Wir gehen jetzt in die Ewigkeit!"

Auch das sind Hansewege. Das Wasser hinterläßt nur keine Spuren, die von der tausendfachen Seemannsnot und vom nassen Seemannstod erzählen könnten. Endlich können wir wieder losmachen. Wir segeln geradeswegs in die Elbemündung hinein. Sollen wir bei Brunsbüttel in den Nordostseekanal einbiegen oder durch die alte Hansestraße der Elbe und des Elbe-Trave-Grabens segeln? Natürlich entschließen wir uns, auch den letzten und wichtigsten alten Hanseweg einzuhalten.

Hamburgs Riesenhafen überwältigt uns. Zwischen und neben den modernen Riesendampfern verschwindet unser Boot wie eine Nußschale.

Ach, würden die alten Hansen Augen machen, wenn sie sehen könnten, daß ihre alten Koggen so riesengroße Junge gekriegt haben! Und sie würden wohl vor Freude darüber weinen, daß auf allen großen und kleinen deutschen Schiffen unterschiedslos die gemeinsame deutsche Flagge weht. Hoch über dem Hafen ragt das Riesendenkmal des Mannes empor, der die erste Einheitsflagge des Reiches geschaffen hat, indem er zu dem Schwarz-Weiß Preußens das Rot der Hansestädte hinzufügte: Bismarck, der eigentliche Führer des für uns schon alten Zweiten Reiches. Und hoch vom Eisengerüst der Arbeit oder beim Stapellauf der großen Schlachtschiffe „Bismarck" und „Tirpitz" in Hamburg und Wilhelmshaven sprach Adolf Hitler, der Führer des neuen Dritten Reiches, zur Werftarbeiterschaft und seefahrenden Bevölkerung, zum ganzen Volke und zur Welt, während bis zu Bismarcks Zeiten es kein deutscher Kaiser oder König für nötig gehalten hatte, sich um die deutsche See und Schiffahrt, um die Seehäfen und um die tapfere deutsche Hanse zu kümmern, ja überhaupt einmal die See zu sehen.

Und das sind neue Hansewege. Wir segeln in den Elbe-Trave-Kanal hinein, und die ganze Kraft und Macht der alten deutschen Hanse wächst noch vor uns angesichts der damaligen Schwierigkeiten. **Denn was war die Hanse im Kern und Endziel? — Kraft und Mut, Ringen um Selbstgeltung, Seegeltung, Weltgeltung! Eigenkraft durch Gemeinschaft, Lebenswille durch Selbsthilfe, Friedenswille durch alle deutschen Tugenden, trotz aller deutschen Untugenden! Das war die deutsche Hanse.**

Und was ist die deutsche Hanse? — Sie ist weder untergegangen noch gestorben. Sie lebt weiter und größer, als sie es selber gedacht hat. Denn „Seefahrt ist not!" Das weiß heute jeder Deutsche. So hat die deutsche Hanse weder angefangen noch aufgehört. Sie lebt, so lange deutscher Hansegeist lebt. Nur größer, nur weiter, nur moderner fahren wir auf alten Hansewegen. Werden wir auch die alten Hanseziele neu erreichen?

Schon segeln wir wieder auf der Ostsee. Der Heimathafen kommt in Sicht.

„Alles klar zum Landen?"

„Alles klar!"

Schön ist es und nötig ist es, in die weite Welt hinaus zu fahren. Noch schöner und nötiger ist es, immer wieder nach Hause zu finden. **Denn nur in der gesamten deutschen Heimat liegt die Kraftquelle der geschlossenen Volks- und Schicksalsgemeinschaft, die drinnen und draußen alle alten und neuen Hanseziele erreichen läßt.**